

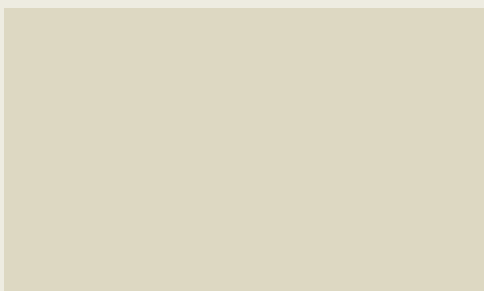
Bibliographie / Bibliography

Historique en français

Historical background in English

Revue de presse / Press review

**Alpine
Renault
A310-1600
1973**



20.11.2014

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

**Renault Alpine A310
1973**

Alpine, Tous les modèles, toutes les années

Dominique Pascal
Editions Ch. Massin

Alpine, Label Bleu

Christian Descombes
E.P.A Editions

AutoRétro #329 Mars 2009

Historique en français

La marque Alpine est presque née par hasard de la passion pour le pilotage que s'était découvert Jean Rédélé au volant de sa 4CV à la fin des années 40.

La A310 s'inscrit dans la volonté et l'obligation pour Alpine (baisse des ventes) de renouveler la gamme. Dès 1968, Jean Rédélé pense à une Grand Tourisme pour épauler la très (trop) sportive et déjà vieillissante berlinette. L'idée de base reste la même, une mécanique de grande série, fiable et peu coûteuse, installée sur un châssis à la fois léger et rigide habillé d'une carrosserie en résine de fibre de verre. Vient s'ajouter au cahier des charges une nouvelle donnée concernant le confort et l'habitabilité (2+2). En ce qui concerne le moteur, on est condamné à utiliser le moteur 4 cylindres et 1600 cm³ de chez Renault.

Comme il l'avait fait précédemment avec la Berlinette, Jean Rédélé va chercher un style personnel et original aux lignes de sa nouvelle GT. Dès Septembre 1968, la première maquette est prête mais elle va subir encore de nombreuses modifications avant que le prototype ne soit présenté au Salon de Genève en mars 1971. Et le modèle de production différera encore sensiblement du prototype pour se mettre en conformité avec le service des mines.

La mise au point de ce modèle est fastidieuse et plus coûteuse que prévu (rappel de toutes les A310 fabriquées la première année pour retoucher l'échappement).

De 1971 à 1976 inclus, la A310 ne subira que peu de changement.

Le modèle que nous avons choisi de reproduire ici est le millésime de 1973 qui reprend les éléments de 1971 et 1972. On remarque l'emplacement des prises d'air NACA près du pare-brise. Cette disposition est à comparer sur les autres millésimes. Les poignées de la berlinette sont remplacées par des boutons-poussoirs. Appui-tête de série, et vide poches intégré dans le tunnel central sont les nouveautés de l'habitacle. Les essuie-glaces sont en position inhabituelle de bravo. Les entrées d'air latérales reçoivent un enjoliveur de plastique noir.

La production de ce millésime a été de 658 coupés. Son prix de vente de l'époque était 49 100 F.

Il est piloté par son créateur, Jean Rédélé.

Historical background in English

The Alpine brand almost arose by chance from the passion for the piloting that had confided Jean Rédélé in the steering wheel of his 4CV at the end of the 40s.

A310 joins in the will and the obligation for Alpine (decrease of sales) to renew the range. From 1968, Jean Rédélé thinks in a Grand Tourisme (GT) to support the berlinette very (too much) sporting and already ageing. The basic idea remains the same, the reliable and not expensive mechanics of series installed in a body in resin of fiberglass on an at once light and stiff frame.

A new datum concerning the comfort and the habitability (2+2) comes to be added to the technical specifications. As regards the engine, it has been used the Renault 4 cylinders and 1600cm³ engine.

As he did it before with the Berlinette, Jean Rédélé brings a personal and original style in the lines of his new GT. From September, 1968, the first model is ready but it is going to undergo still numerous modifications before the prototype is presented to the Show of Geneva in March, 1971. And the model of production will differ still appreciably from the prototype to put itself in accordance with French VCA certification.

The development of this model is long and more expensive than expected (reminder of all A310 produced during the first year to review the exhaust pipe).

From 1971 till 1976 included, A310 will not be deeply modified.

The model which we choose to reproduce here is the one of 1973 which takes the main components of both version of 1971 and 1972. We can notice the place of air inlets NACA near the windscreen. This arrangement is to be compared on the other previous years. The handles of the Berlinette are replaced by push-buttons. Headrest of series equips the car and empties pockets are located into the central tunnel. Windscreen wipers are in unusual position of "Bravo". The side air inlets receive a hub cap of black plastic. The production of this model was 658 coupés. Its sale price in 1973 was 49 100 F.

The model car is driven by its creator, Jean Rédélé.

Revue de presse / Press review

Source : SLOT MINI Auto # 80 - Spain

The magazine cover features a large red and white logo at the top that reads "SLOT MINI Auto". Below the logo, the website "www.revistasprofesionales.com" is on the left and "Número 80 - 5,50 €" is on the right. The main headline is "EL DUELO DE LOS SÚPER DEPORTIVOS" in white. Two slot cars are shown: an orange McLaren MP4-12C and a red Mercedes SLS AMG. The McLaren is labeled "McLAREN MP4-12 C" and "SUPERSLOT". The Mercedes is labeled "MERCEDDES SLS AMG" and "CARRERA". A barcode with the price "5,50€" is located on the right side. Below the cars, the text "LAND ROVER SERIE I - PALAU DEL TREN SLOT COLLECTION" is visible. A red banner contains the text "ENTREVISTA EXCLUSIVA! NSR - SALVATORE NOVIELLO: 'A FINAL DE AÑO APARECERÁ LA NUEVA BARCHETTA DE LE MANS'". At the bottom, there are two more slot cars: a red Corvette C6R labeled "CORVETTE C6R" and "NSR", and a blue Alpine A310 labeled "ALPINE A310" and "LE MANS MINIATURES". At the very bottom, a purple Volkswagen Beetle is labeled "2CV" and a yellow slot car is labeled "SAHARA 4X4" and "SCALEXTRIC".

SLOT MINI Auto

www.revistasprofesionales.com Número 80 - 5,50 €

EL DUELO DE LOS SÚPER DEPORTIVOS

McLAREN MP4-12 C

SUPERSLOT

MERCEDDES SLS AMG

CARRERA

5,50€

LAND ROVER SERIE I - PALAU DEL TREN SLOT COLLECTION

ENTREVISTA EXCLUSIVA! NSR - SALVATORE NOVIELLO: "A FINAL DE AÑO APARECERÁ LA NUEVA BARCHETTA DE LE MANS"

CORVETTE C6R

NSR

ALPINE A310

LE MANS MINIATURES

2CV

SAHARA 4X4

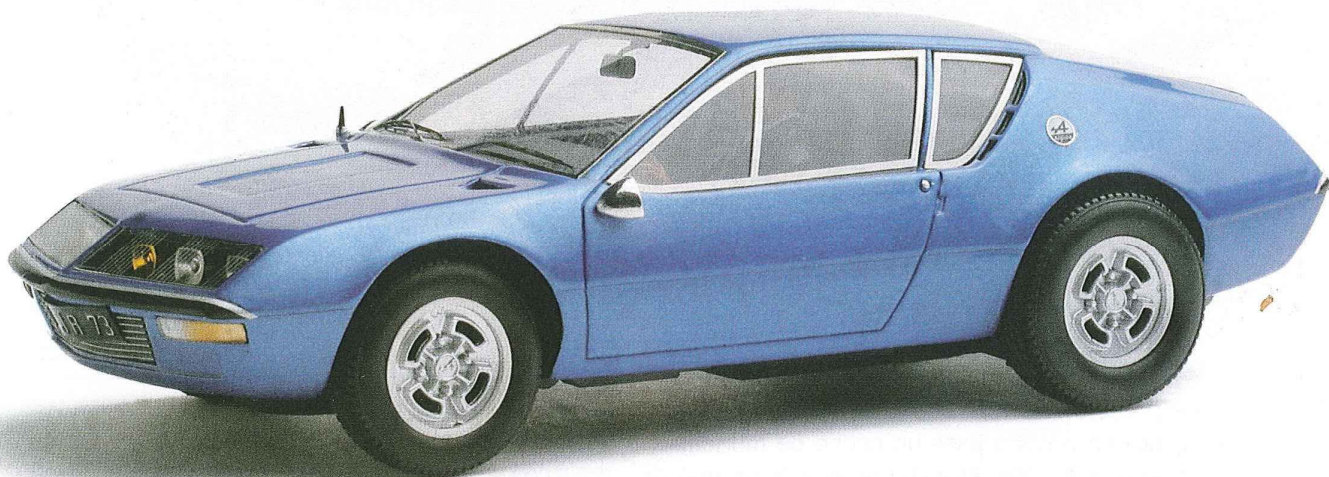
SCALEXTRIC

ALPINE RENAULT A310 4 CIL.



Texto : B.Owl / Fotos : A.B.

El sucesor del A110

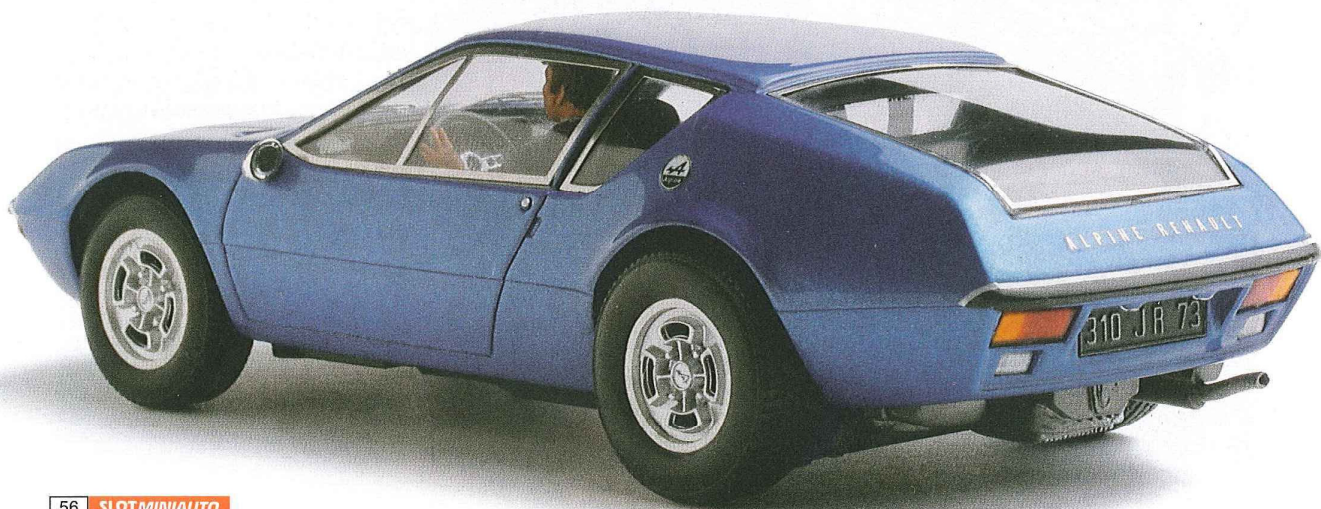


Si hay un coche que se vio claramente marcado por la gran crisis petrolera de principios de los años 70 ese es indudablemente el Alpine A310. Pensado inicialmente para montar un motor V8, salió al mercado claramente marcado por el motor 1.6 de cuatro cilindros, poco prestacional para un GT que tenía que ser el gran sucesor de los exitosos A 110 de la marca francesa.

Desde su nacimiento en 1955, cuando Jean Rédélé, presentó los primeros Alpine, los A106, en el Salón de París, los coches de la marca apoyaban su popularidad gracias a los excelentes resultados en competición. De hecho, el nombre Alpine, viene de la actuación del propio Rédélé en la Coupe des Alpes. En la década de los 60 fueron los primeros Alpine A110, herederos

del A108, los que con el sobrenombre de Berlinette hicieron crecer el prestigio de la marca hasta hacer pequeñas las instalaciones de la Rue Pasteur. Los éxitos de la pequeña "bomba" francesa, en casi todos los rallies, hizo que tanto los pilotos más experimentados como los amateur quisieran disponer y disfrutar de uno de estos coches. Las nuevas instalaciones de Dieppe iban a proporcionar a Alpine. A partir de 1970, la posibilidad de enfrentarse con garantías, a nivel internacional, en el mundial de rallies. San Remo, Montecarlo, Acrópolis, ... dos títulos mundiales, llevan a Alpine a los más alto del olimpo de los constructores, mientras Jean Rédélé ya iba pensando en el sucesor del A110.

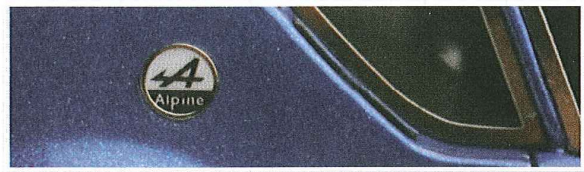
Pero ser el sucesor de un doble campeón del mundo no iba a ser una tarea fácil. A lo largo de 10 años el A110



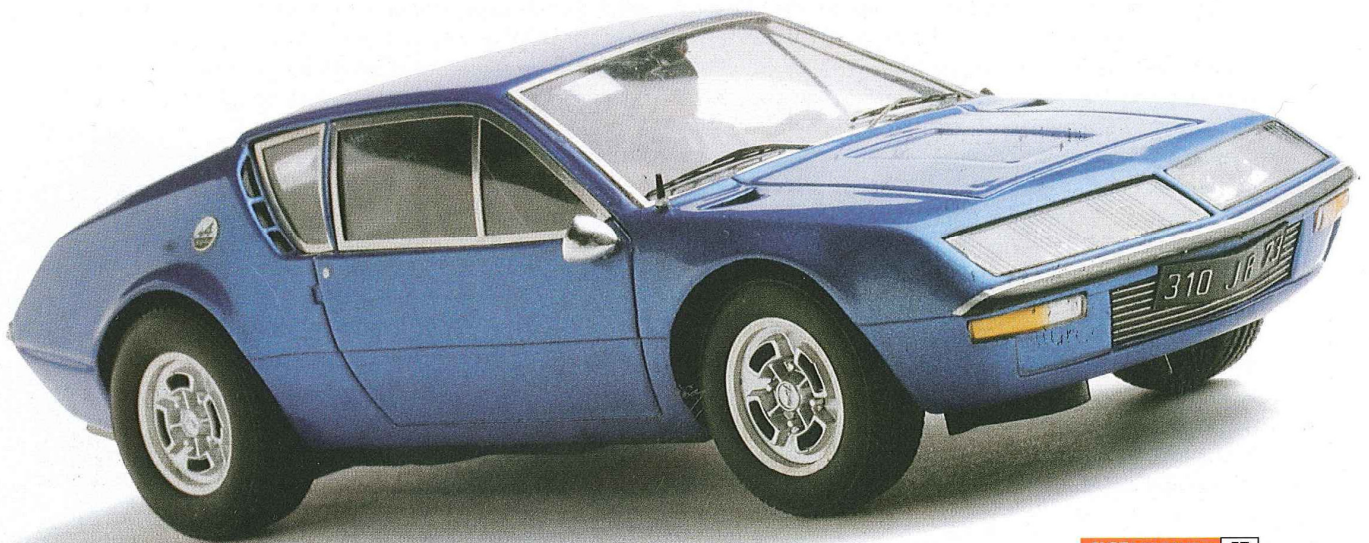


había levantado pasiones en todo el mundo, mientras que el A310 iba a tener que ganárselo desde cero. Dicen que cuando Jean Rédélé se planteó el nuevo modelo lo hizo con el Porsche 911 en el punto de mira y con la intención de ampliar el mercado potencial de Alpine. Para conseguirlo se rodeó de los mejores talentos de la época; entre ellos de Yves Legal para el diseño y de Mauro Bianchi y Alain Serpaggi para la parte mecánica. Un proyecto que se inició antes de inaugurar la nueva fábrica de Dieppe en el 68 y en el que el diseño inicial de Marcel Belgond fue el punto de partida. El primer prototipo estuvo listo justo antes del Salón de Ginebra de 1971 y sorprendía por que sus líneas se alejaban bastante de las que marcaba el A110. Una espectacular batería de seis faros halógenos delanteros era la contrapartida a una trasera un tanto espartana fruto de la utilización de los pilotos del R17 algo bajos. Era el peaje de un acuerdo y dependencia cada vez más asfixiante de Renault que acabó con la absorción completa de Alpine.

A pesar de que el público de Ginebra dispensó una excelente acogida al A310, lo cierto es que el modelo expuesto apenas había rodado unos cuantos metros antes de pisar la moqueta del salón. Todo el trabajo estaba por hacer antes de que se empezaran a servir las primeras unidades que se comprometieron en la propia feria para el 1972. Tanto es así que las unidades que se entregaron a lo largo del primer año tuvieron que pasar de nuevo por la fábrica para hacerles algunas modificaciones.



El cambio más significativo de este nuevo Alpine estaba probablemente en el interior. Todo era más grande, más confortable, más espacioso. El tablier más completo, la moqueta cubre el suelo y, los pequeños asientos posteriores imposibles del A110 eran ahora, en el A310 dos asientos, ... para niños. Era como un aburguesamiento de Alpine. Se pasaba además de un concepto de coche deportivo a un Gran Turismo. Y a nivel mecánico, el A310 iba un paso adelante, con suspensiones por triángulos en lugar de brazos oscilantes, mientras que el chasis permitía una falsa posición de mo-





tor trasero. Ya en los primeros ensayos el 310 se demostraba como un coche ágil pero con unas prestaciones más aptas para un circuito que para los tramos de un rally. Un coche de conducción viva, ligero, pero que dejaba para la pequeña berlinetta los famosos deslizamientos de la zaga.

Pero todo lo que relucía por ese exterior de fibra de vidrio se oscurecía cuando se intentaba exprimir el motor. El pequeño motor cuatro cilindros de 1600, a pesar de ser alimentado por dos grandes carburadores de doble cuerpo Weber de 45 en posición horizontal y que ofrecía unos justos 125 CV, se veía penalizado por los más de 200 kg de peso que le diferenciaba de su utilización en el A110.

Hay que tener en cuenta que cuando se diseñó la voluminosa trasera del A310, se pensaba en el motor V8 que estaba proyectando Renault. Es aquí cuando entra en escena la contención impuesta por la crisis petrolera y desde Renault se impone la motorización del motor cuatro cilindros para el nuevo A310. En el fondo era un coche pensado para un motor de dos litros y con unas prestaciones más elevadas.

No fue hasta el 1976, que Renault, para intentar activar las ventas de este modelo le dota de dos cilindros más, montando un V6 de 2,7 litros y 150 CV que le dieron efectivamente una nueva vida al Alpine A310. Pero esta es ya otra historia ya que incluso los más seguidores de la marca lo consideran como un coche completamente diferente.

Las ventas del Alpine A310 nunca fueron unas cifras extraordinarias llegándose al final del primer ciclo del cuatro cilindros, seis años de existencia, a las 2.340 unidades. Del V6, en nueve años, se lograron vender 9.200.

Porsche y Alpine

Resulta curioso que sea el Alpine A310 la segunda referencia de la Gama GTS de Le Mans Miniatures. Es como si Benoit Moro, patrón de la marca francesa de mi-

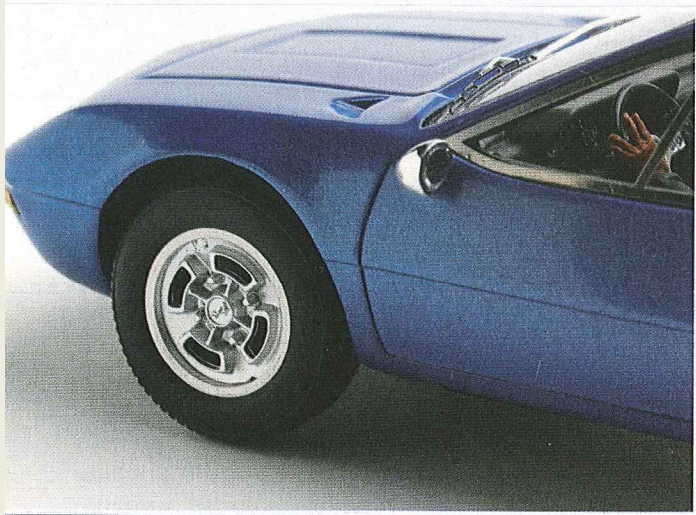
niaturas, y gran conocedor de la historia del automóvil francés, hubiera querido homenajear, ahora que se cumplen 40 años del lanzamiento del A310, el coche que Jean Rédélé pensó para batir el Porsche 911, y aprovechara para crearle también un rival a su Porsche 911, primera referencia de la gama GTS.

Sea como sea la elección de su segundo modelo de "calle", es decir fuera de la gama habitual de Le Mans Miniatures, con ausencia de dorsal, sigue perfectamente la filosofía de la marca francesa. Un coche ausente, en su versión civil, de los modelos de slot, con una reproducción de alta calidad, bien documentado y excelentemente acabado, con gran fidelidad de detalles y con aquel plus que engrandece las referencias de Le Mans Miniatures. Nos referimos al detalle de incluir como conductor del A310, no a un piloto anónimo, incluso de aspecto deportivo, si no una figura del mismísimo Jean Rédélé, esa que vimos en el pasado Salón de Nuremberg y que es una reproducción preciosista del fundador de Alpine. Sinceramente nos parece un detalle propio de la marca francesa y no hace más que realzar esta referencia.



Acostumbrados como estamos a valorar, observar y efectuar la crítica de vehículos de competición, hemos tenido que repasar bibliografía para situar este Alpine A310 en su contexto histórico y abstraernos de la realización más conocida de este A310 que siempre hace referencia a la versión Grupo 4 que ganó el Campeonato Francés de Rallies del 76 con Frequelin - Delaval o del V6 que disputó las 24 horas de Le Mans. En esta ocasión hemos de enfrentarnos a una decoración elegante, en azul, de un coche de calle, y por la especificación de Le Mans Miniatures, correspondien-

te a un 1600 VF de 1973, una de las unidades de más vendidas del A 310, que equipaba el motor R17TS Gordini de Inyección que ya ofrecía 127 CV gracias a su inyección directa Bosch D-Jetronic y que estuvo en producción hasta que apareció el V6. Estéticamente el A310 es uno de esos coches que hubiera firmado cualquiera de los diseñadores italianos de los años 70, de hecho fue un modelo muy bien aceptado por la prensa italiana, y ello se traduce en una gran garantía a la hora de ofrecer un modelo poco común en el imaginario de los aficionados al slot. Uno de los signos de identidad del A310, ese magnífico frontal de seis faros, con los dos centrales antiniebla amarillos, cubierto por un cristal corrido, nos sorprende por la limpieza de línea y la nitidez de su reproducción. A partir de ahí fluyen las líneas de la carrocería interrumpidas por una gran superficie acristalada muy inclinada que deja ver perfectamente la figura de Jean Rédélé al volante de su coche. El espacioso habitáculo da paso a una trasera que a pesar de estar diseñada pa-



Source : Automodélisme # 169- Juin 2011 - France

ACTUS **SLOT**

A VOS MANETTES !

Le Mans Miniatures célèbre en fanfare les 40 ans de la toute première présentation au public d'une Alpine A 310 4 cylindres. C'était au Salon de Genève 1971...

LES MODÈLES DU MOIS

ALPINE A 310 4 CYLINDRES 1973

NOTRE AVIS : Les célébrations d'anniversaire offrent de nombreuses opportunités de produire de nouveaux modèles aux fabricants qui tiennent à jour leurs calepins ad hoc. Et c'est le cas pour Le Mans Miniatures, à qui n'a pas échappé celle de l'Alpine A 310 4 cylindres, présentée pour la première fois au public, du 11 au 21 mars 1971, lors du Salon de Genève. Benoît Moro fait coup double en commercialisant deux modèles dans des robes différentes de la « street version », avec son impressionnante rampe de phares, parfaitement reproduite par Le Mans Miniatures. Les différents jons en photodécoupe ajoutent au réalisme de l'ensemble. A Genève, la marque dieppoise avait frappé un grand coup, et Le Mans Miniatures en a fait tout autant avec ses modèles en résine, au 1/32^e. Allez, en piste « monsieur Jean » !





MONSIEUR JEAN A UX

Le Mans Miniatures poursuit sa commercialisation de petites figurines au 1/32^e. La dernière en date: « Monsieur Jean », autrement dit Jean Rédélé (réf. FLM 132013). Environ 7,80€.

AMBiance MANCELLE

NOTRE AVIS : Avant Slot a fait de l'é favori. La preuve avec ces deux nouveaux Mans 1976, pour la Mirage GR8 n°10, et n°2. Honneur à la plus ancienne des deux en deuxième position, avec pour énième

RUBRIQUE ANIMÉE PAR ALAN GESLIN
PHOTOS CHRISTIAN BEDEI

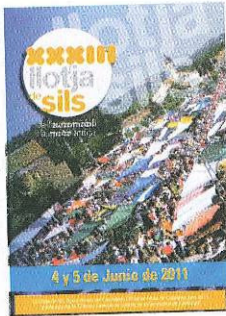
Fabricant : Le Mans Miniatures
Echelle : 1/32
Références : 132043/RM (bleu)
132043/WM (blanc)
Prix : € € € € €

Fabricants :
Echelle : 1/32
Références :
Ford Focus :
Ford Sierra :
Prix : € € € € €



Le Mans 1976, pour la Mirage GR8 n°10, et n°2. Honneur à la plus ancienne des deux en deuxième position, avec pour énième

XXXIII Llotja de l'automòbil i la moto antiga a Sils. Escalextric, entre el joc i la passió.



Más de 125 expositores ya han confirmado su asistencia a la 33 edición de la Llotja de Sils que se celebrará los días 4 y 5 de junio en los antiguos terrenos de maniobras de RENFE en Sils (Girona). El plazo de cierre de inscripciones esta fijado para el día 24 de mayo. La exposición que anualmente se celebra en Sils como un acto paralelo a la Llotja y que esta organizada por la CASC con la colaboración con el Arxiu Municipal de la localidad de La Selva, se ha ido consolidando durante los 10 años en que se lleva realizando y en esta ocasión la temática serán los circuitos y coches de slot. En la exposición que estará abierta del 20 de mayo al 5 de junio, se podrán ver diferentes coches, pistas y circuitos de los años 1930 al 2000, tanto mecánicos como eléctricos y de marcas como Märklin, Jouef, Tyco o la popular Scalextric. Más información a casc@museuautomobilscaret.com o al telf. 972853036.

NUEVOS NEUMÁTICOS SPEEDISS



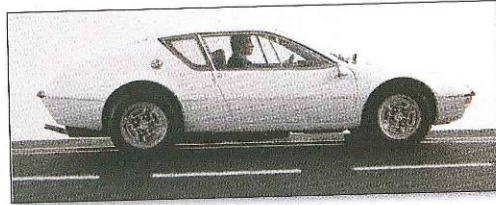
En busca de una mejora de prestaciones en todo tipo de pista, Speediss ha modificado el compuesto de los neumáticos de las motos de toda su gama incorporando desde las nuevas referencias unos nuevos neumáticos superblandos que ofrecen una optima respuesta a la conducción.

ALPINE A310 LE MANS MINIATURES

Tal y como dió a conocer en la pasada Feria de Nuremberg, Le Mans Miniatures va a poner en circulación este mes su nuevo Alpine Renault A310 de



6 SLOT MINI AUTO



1973. Las dos primeras versiones serán con decoraciones civiles en balnco y en azul metalizado y en su interior se podrá ver también la nueva figura que también se incluye independiente en su catálogo la de Jean Rédélé, ex piloto y fundador de Alpine.

XXVII MERCADILLO DE MODELISMO, MINIATURAS Y JUGUETE DE COLECCIÓN

El domingo 8 de mayo tendrá lugar en Pabellón Socio Cultural del barrio de Casetas (Zaragoza) la 27 edición del tradicional mercadillo organizado por la Asociación Aragonesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías (AZAFAT). En él los coleccionistas y aficionados podrán encontrar numerosos artículos dedicados al ferrocarril en miniatura y sus complementos, así como coches a escala y juguetes antiguos.



LAS MARCAS EN TWITTER



Sigue las noticias de las marcas en tu móvil. Una fuente de información actualizada en forma de mensajes cortos. Las grandes

marcas del slot ya disponen todas de dirección en Twitter para que puedas seguir y convertirte en seguidor de todas ellas.

Estas son las direcciones de las principales marcas de slot:

- CARRERA: @CarreraRennbahn (Alemán)
- NINCO: @nincohobby (Castellano)
- SCALEXTRIC/SCX: @SCALEXTRIC_OFIC. (Castellano)
- SCALEXTRIC/SUPERSLOT: @Scalextric (Inglés)